

Número 76 - Noviembre de 2014

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

El apogeo de la misión Rosetta

El 'corazón' de la misión palpita en Madrid

PÁG. 10

El Ejecutivo suspende la privatización de Aena

PÁG. 7

El Gobierno amplía en 344 millones su contribución a la ESA

PÁG. 12


tecnatom
Your best technology partner
Leading company in Non Destructive Testing, TECNATOM has successfully positioned itself as a benchmark in advanced engineering and inspection services, providing its technology to world's prime OEMs and top level suppliers.
Wide variety of state-of-the-art systems for ultrasonic inspections of aerospace composite parts, providing the complete inspection process.
Mechanical solutions include gantry, immersion tanks and, particularly, robot based concepts, as well as complementary semi-automatic systems for assuring 100% of covering of the parts to be inspected, in composite or metallic materials.
tecnatom
www.tecnatom.es

Editorial

La cuenta atrás

EL pasado 28 de octubre el cohete Antares, que portaba la nave espacial Cygnus de Orbital Sciences hacia la ISS, estalló en el momento de su despegue. La propia compañía privada contratada por la Nasa para el abastecimiento del laboratorio espacial confesó que, al detectar un problema en el sistema de despegue, apretó en el último segundo el botón de autodestrucción para evitar males mayores, ya que se vio que el cohete no sería capaz de llegar a la órbita".

En esos mismos días, aquí entre nosotros, el Gobierno abortó el despegue de Aena hacia la Bolsa justo al final de la cuenta atrás. La vicepresidenta del Ejecutivo, Soraya Sáenz de Santamaría, explicó que "en el análisis y control, que se tiene de la privatización se pone de manifiesto que puede haber un problema contractual sobre la relación que se tenía con la empresa encargada de la auditoría y se ha decidido solventarlo".

El mismo Gobierno que el pasado 13 de junio aprobaba el proceso de privatización de Aena, cuatro meses y medio después aprobaba su suspensión. Si a mediados de año, la ministra de Fomento anunciaba el calendario de la enajenación de la mitad de la empresa pública -que fue seguido puntualmente hasta el final de la cuenta atrás-, ahora se suspendía sine die.

¿Acaso al final se vio que el lanzador de la privatización no era capaz de poner a Aena en la órbita bursátil?

¿Tan difícil resulta establecer el cronograma de la solución del "problema contractual" encontrado? ¿O es que realmente se deja "ad calendas graecas" la decisión de solventarlo? Es decir, como apuntaba Actualidad Aeroespacial días pasados, ¿estamos ante un vuelo de Aena "delayed" o "cancelled"? Todos sabemos que en la agenda del Ministerio de Fomento existía prisa por culminar el proceso de privatización de Aena antes de comenzar 2015, un año electoral con comicios municipales, comunitarios y generales de resultados más que inciertos, oscuros para el partido gobernante, una formación que no ha tenido en octubre precisamente los vientos más propicios, políticamente hablando.

Pero uno se pregunta, con los millones de euros gastados en asesores y consultores, coordinadores y asistentes jurídicos, con lo que ha costado la operación, nadie había caído en la cuenta hasta el último segundo de la existencia de un pequeño fallo "de procedimiento", de un "problema contractual"? ¿o es que tal vez al final se vio que el lanzador, como el Antares, no sería capaz de poner a Aena en la órbita bursátil deseada? ¿Acaso, como se malician muchos, ni el mayor gestor aeroportuario del mundo vale tanto ni había tantos inversores seducidos e interesados por participar en él, como publicitaban sus actuales gestores?

Algunos ven en la explicación de la vicepresidenta del Gobierno un reproche claro y contundente de la gestión de la operación. Si el Ejecutivo pide que "esa tarea se haga conforme a la Ley de Contratos con la más absoluta transparencia y con el más absoluto respeto a la legalidad administrativa vigente", es que no se ha hecho así. Y a todo esto ¿qué ha dicho el Ministerio de Fomento o Enaire -el agente gestor de la privatización y empresa pública matriz de Aena- o la propia sociedad gestora aeroportuaria privatizable? Nadie de éstos ha explicado qué ha sucedido exactamente para que en el último minuto de la cuenta atrás de la operación estallara la privatización más importante de las dos últimas décadas. Nadie por ahora ha asumido la autoría del fracaso, nadie ha sido cesado ni ha presentado su dimisión. ¿Hay algún responsable por ahí?

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Gil. **Colaboradores**: Francisco Gil, María Jesús Gómez, Merce Balart y Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ✆ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ✆ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10.
e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com
Depósito legal: M-5279-2008. **Edición on-line:** www.actualidadaeroespacial.com

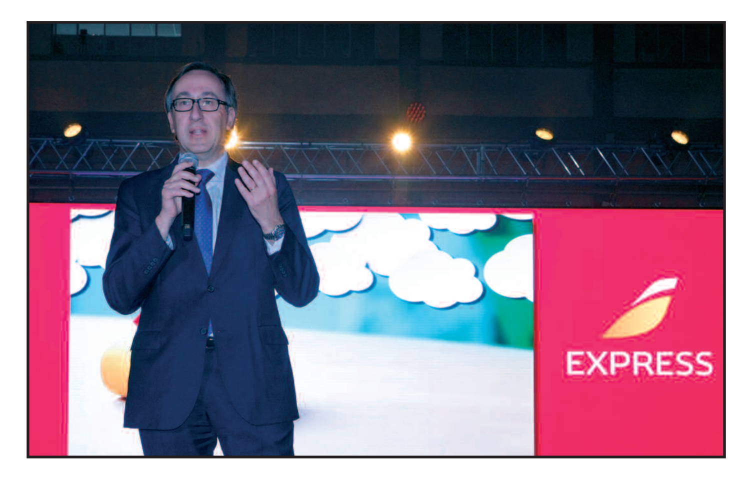
CON NOMBRE PROPIO

Relevo en la presidencia de Iberia Express

El consejero delegado de Iberia Express, Fernando Candela, asume el cargo de presidente de la compañía en sustitución de José Bolorinos. Candela, al frente de la empresa desde mayo de 2013, cuenta con más de veinte años de experiencia en el sector de la aviación. Previamente ocupó el cargo de director de planificación y control de gestión de Air Nostrum, siendo pieza clave en el desarrollo de la compañía.

Además, Iberia Express ha anunciado dos nuevas incorporaciones a su Consejo: Neil Chernoff, director de desarrollo de red y alianzas de Iberia, y José Antonio Barrionuevo, director de planificación estratégica, también de Iberia.

La filial de Iberia opera rutas de corto y medio radio en España y Europa. Además, aporta tráfico directo y alimenta la red de largo radio de Iberia. Iberia Express es miembro de Oneworld, una alianza de once compañías aéreas que ofrece a sus pasajeros 14.000 vuelos diarios a cerca de 1.000 aeropuertos de 150 países. Durante el primer semestre del año ha sido la compañía más puntual de Europa, con una puntualidad acumulada del 95%, según datos de la consultora FlightStats.



Fernando Candela.



Julio Gómez-Pomar.



Pablo Vázquez.

Cambios en Fomento e Ineco

Julio Gómez-Pomar, hasta ahora presidente de Renfe, es el nuevo secretario de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda y, consecuentemente, presidente de Enaire, en sustitución del recién designado ministro de Justicia, Rafael Catalá.

Para sustituir a Gómez-Pomar al frente de Renfe ha sido designado al hasta ahora presidente de la consultora pública Ineco, Pablo Vázquez. Ambos ocupaban sus respectivos cargos en Renfe e Ineco, empresas del Grupo Fomento, desde los primeros meses del Gobierno de Mariano Rajoy.

Gómez- Pomar es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Autónoma de Madrid y doctor en Ciencias Económicas por la Universidad Complutense de Madrid. Es Master in Public Administration por la Universidad de Harvard. Pertenece al Cuerpo Superior de Inspectores de Hacienda del Estado y al Cuerpo Técnico de Auditoría y Contabilidad. En la última etapa ha sido profesor del IE Business School y director del Centro de Innovación del Sector Público de PWC y de IE Business School.

Con anterioridad desempeñó los puestos de secretario de Estado para la Administración Pública (Ministerio de Administraciones Públicas); director general de Fondos Comunitarios y Financiación Territorial (Ministerio de Hacienda); director general de la Tesorería de la Seguridad Social (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales) y director General del Instituto Nacional de la Seguridad Social (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales).

Por su parte, Pablo Vázquez es licenciado en Derecho y doctor en Economía, realizó su postgrado en Economía en la Universidad de California, Berkeley. Profesor titular de Economía Aplicada en la Universidad Complutense.

Ha sido director ejecutivo de la Fundación de Estudios de Economía Aplicada (FEDEA) desde julio de

Pasa a la página siguiente

Con nombre propio

Viene de la página anterior

2005 a enero de 2012. Fue subsecretario de Sanidad y Consumo de julio de 2002 a abril de 2004. Ha trabajado en el Gabinete del presidente del Gobierno entre 1996 y 1998, y entre 2000 y 2002, asesorando en materias económicas y sociales.

Nuevo Consejo de Aena

El pasado 17 de octubre se constituyó el Consejo de Administración de Aena, cuya privatización se frustró a finales de mes. De los 15 consejeros, 5 repiten, además del secretario general, que ahora tendrá también consideración de consejero.

Además del consejero ejecutivo, José Manuel Vargas, presidente y consejero delegado de Aena, S.A., los demás consejeros son: Fernando Abril Martorel, exconsejero Delegado de Telefónica y Grupo Prisa; Simón Pedro Barceló, copresidente del Consejo de Administración del Grupo Barceló; Juan Ignacio Acha-Orbea Echeverría, presidente de la compañía de consultoría para la Alta Dirección, Equity Contraste Uno -que ya era consejero por designación del Gobierno-; y Eduardo Fernández-Cuesta Luca de Tena expresidente de CBR Richard Ellis (independientes).

Como consejeros dominicales en representación de los inversores de referencia: por Corporación Financiera Alba: Juan March de la Lastra, vicepresidente de la Banca March y de Corporación Financiera Alba; por Faerco (Grupo Ferrovial): Jorge Gil Villén, consejero delegado de Ferrovial Aeropuertos; y por el Fondo TCI (The Children's Investment Fund), Christopher Anthony Hohn. fundador y CEO de TCI.



Joaquín Rodríguez.

Como consejeros dominicales designados por la Administración del Estado: Juan Miguel Báscones Ramos, director general de Programación Económica y Presupuestos del Ministerio de Fomento; Pilar Fabregat Romero, inspectora general del Ministerio de Fomento; María Victoria Marcos Cabero, asesora del Gabinete de la ministra de Fomento (que ya era consejera anteriormente); Pilar Arranz Notario, asesora del Gabinete del Secretario de Estado del Ministerio de Fomento (que ya era consejera); José María Araúzo González, interventor delegado del Ministerio de Fomento (que ya lo era antes); Tatiana Martínez Ramos, subdirectora general de Desarrollo y Sostenibilidad Turística. Ministerio de Industria, Energía y Turísmo; y Jesús Fernández Rodríguez, secretario general de Enaire.

Director gerente de FADA

El ingeniero de Montes Joaquín Rodríguez Grau (Barcelona, 1975) es el nuevo director gerente de la Fundación Andaluza para el Desarrollo Aeroespacial (FADA). Toma el relevo del recientemente fallecido Juan Pedro Vela.

La trayectoria profesional de Rodríguez Grau ha estado estrechamente vinculada durante los últimos seis años al sector aeroespacial andaluz como gerente del Parque Tecnológico Aeroespacial de Andalucía, Aerópolis, al que llegó en 2009 Inició su carrera profesional en el ámbito de la ingeniería, en el Grupo Ferrovial. En 2006, se incorporó a la Empresa Pública de Suelo de Andalucía (EPSA), llevando la gerencia de grandes actuaciones y la estrategia de desarrollo industrial, en coordinación con la Secretaría General de Industria de la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa, de la Junta de Andalucía.

Es Máster en Dirección Económica y Financiera de la Empresa, por el Instituto Internacional de Posgrado de la Universitat Oberta de Catalunya y Máster Profesional en Planificación y Gestión, por la Universidad Pontificia de Comillas. Posee también un Posgrado en Dirección Financiera y Contable.

Es miembro del patronato del Campus de Excelencia Internacional Andalucía-Tech, del Comité Sectorial Aeronáutico de la Corporación Tecnológica de Andalucía, CTA, y del Consejo de Acción Empresarial del Sector Aeronáutico Andaluz, Clúster Hélice. Forma parte, entre otros, del panel de expertos para la elaboración del Plan Andaluz de Investigación, Desarrollo e Innovación (PAIDI 2020), en calidad de experto.

El Gobierno suspende la **privatización** de Aena

EL Gobierno ha decidido suspender sine die la privatización de Aena. Todas las pantallas anuncian que el vuelo de la empresa pública gestora de los aeropuertos españoles cuyo aterrizaje en Bolsa estaba previsto para el próximo día 12 de noviembre lleva retraso. Lo que está por ver es si el rótulo "delayed" es pronto sustituido por el de "cancelled".



La demora confirmada tras la negativa del Consejo de Ministros del penúltimo viernes de octubre al visto bueno de la operación podría convertirse en un aplazamiento de cinco o seis meses, como mínimo, si el Gobierno no decide finalmente otra cosa.

Al parecer, las diferencias existentes en el seno del Gabinete, en la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos y el criterio de la Oficina Económica de la Presidencia del Gobierno y de la Abogacía del Estado han llevado al Ejecutivo a suspender la salida a Bolsa de Aena hasta el próximo año, dando tiempo para la convocatoria del concurso público para elegir al auditor que otorgue la carta de conformidad de las cuentas reflejadas en el folleto de la colocación. Demasiados y poderosos enemigos para una privatización que, para muchos, se ha hecho deprisa, deprisa.

Según los expertos, la próxima "ventana" u oportunidad desde el punto de vista de condiciones económicas para una salida a Bolsa se situaría en primavera, hacia mediados de abril. Lo que ocurre es que para aquel entonces estaremos inmersos en campaña electoral ante los comicios municipales y autonómicos, y no parece, políticamente hablando, ocasión muy propicia para acometer la mayor privatización de una empresa pública en los últimos 16 años.

Los más pesimistas estiman que el actual intento de privatización de Aena podría correr la misma suerte que el anterior o la frustrada salida a Bolsa de Loterías del Estado, ambos procesos cancelados hace tres años, en momentos preelectorales entre la salida del anterior Gobierno socialista y la llegada del actual Ejecutivo del PP.

Hablando de la salida a Bolsa de Aena, el ministro de Economía y Competitividad, Luis de Guindos, aseguraba esta semana: "Es cuestión de días". Claro que no decía de cuántos. Puede ser cosa de 150 días, si se confirma en el mejor de los casos que sólo se trata de un vuelo "delayed". Por su parte, desde el Ministerio de Fomento y Aena, que mantenían contra viento y marea el próximo día 12 de noviembre para la salida a Bolsa, dieron orden ayer por la tarde de cancelar todas las campañas publicitarias en las que se anunciaba que "salían pronto a Bolsa".

Estaba previsto que PwC, auditor de las cuentas de Aena, fuera el encargado de emitir también la carta de conformidad que debía acompañar el folleto informativo de la OPV a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), como ha sucedido en otras privatizaciones. Pero ahí parece radicar la

Pasa a la página siguiente

Viene de la página anterior

piedra del tropiezo. Lo ocurrido con Bankia y su auditora Deloitte podrían aparecer en el espejo retrovisor del Ministerio de Economía y Competitividad.

Los informes jurídicos encargados por el Departamento que dirige Luis de Guindos apuntan y subrayan la necesidad de convocar un concurso por el procedimiento negociado para elegir el auditor al tratarse de una compañía pública. Esto conllevaría un plazo más o menos largo, aun cuando resultase adjudicataria del concurso la propia firma auditora actual de Aena, PwC.

Y ahora surgen las preguntas: ¿Por qué no se hizo ésto a su debido tiempo? ¿Cómo ha podido producirse semejante fallo con tanto asesor contratado, con tantos consejeros, con tantos servicios jurídicos, económicos y contables al servicio de la privatización? ¿Por qué tanta prisa? Y ¿cuánto ha costado económicamente y en la imagen de España en los mercados este tropiezo? Y, sobre todo, ¿quién o quiénes son los responsables del mismo?

Sáenz de Santamaría explica la suspensión

El Ejecutivo pide que la privatización se haga **conforme a la Ley** y con transparencia

"El Gobierno ha pedido a Aena que su privatización se haga conforme a la Ley de Contratos con la más absoluta transparencia y con el más absoluto respeto a la legalidad administrativa vigente", así ha explicado la vicepresidenta y portavoz del Gobierno, Soraya Sáenz de Santamaría, la suspensión de la salida a Bolsa de la gestora aeroportuaria, tras la reunión del útimo Consejo de Ministros del pasado mes de octubre.

Sáenz de Santamaría preguntada por los motivos que han llevado al Gobierno a paralizar la privatización de Aena, dedicó sólo un minuto y medio a explicar las causas de esta suspensión. Pero lo ha hecho con cierta contundencia.

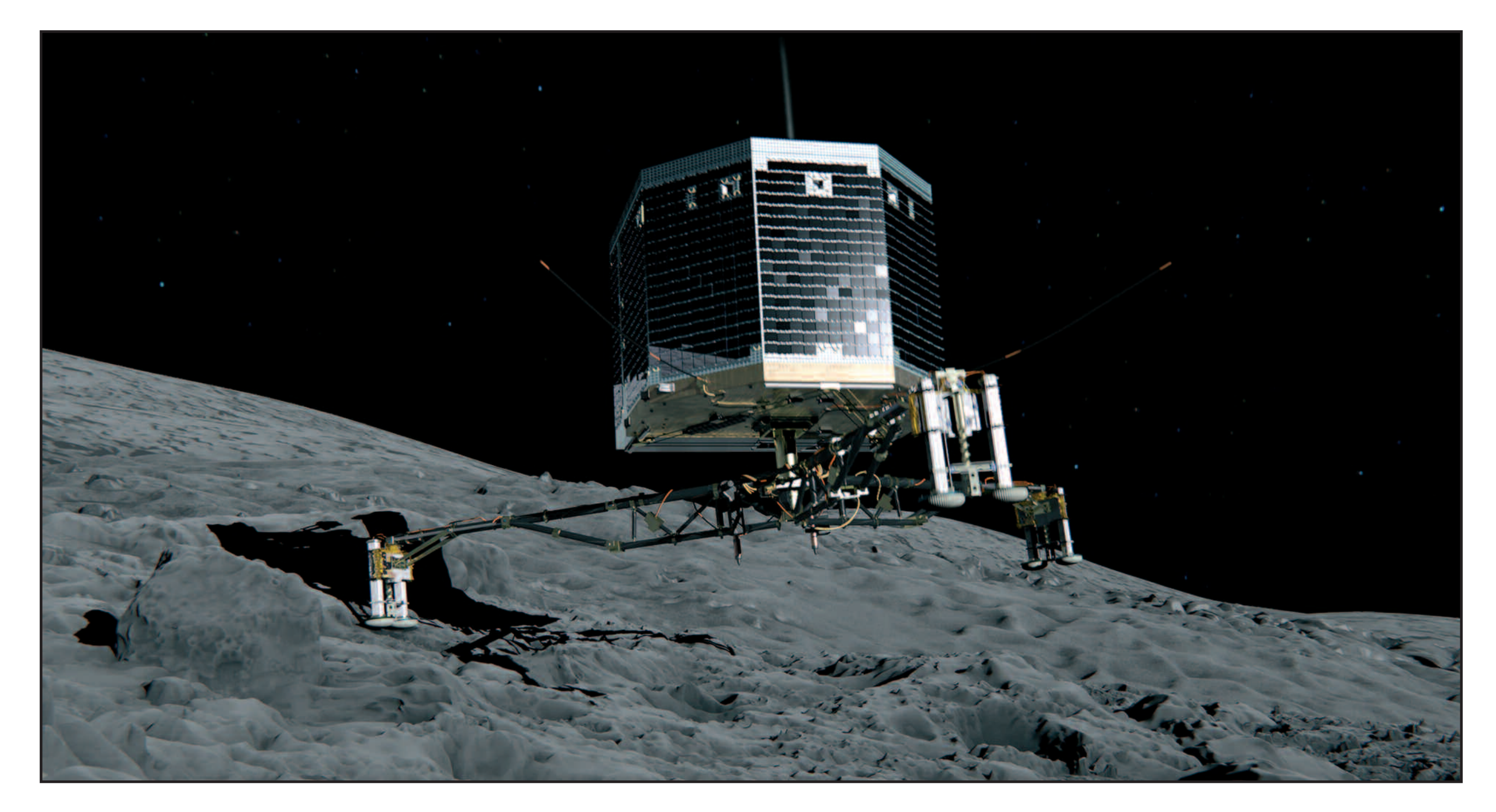
"El proceso de privatización -ha dicho la vicepresidenta- parte de la propia entidad que es la que lo lleva a cabo. Inicia un procedimiento donde se solicitan una serie de informes por parte de las auditorías. En el análisis y control, que por parte de los órganos de Gobierno se tiene de esa operación, se pone de manifiesto que puede haber un problema contractual sobre la relación que se tenía con la empresa encargada de esa auditoría y se ha decidido solventarlo".

"Desde luego, este Gobierno, en su conjunto, toma decisiones con plenas garantías de legalidad y es lo que hemos pedido, que la adjudicación de esa tarea se haga conforme a la Ley de Contratos con la más absoluta transparencia y con el más absoluto respeto a la legalidad administrativa vigente", ha añadido la vicepresidenta, que lo es también de la Comsión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.



Soraya Sáenz de Santamaría.

"En eso estamos de acuerdo todos los Departamentos, porque los entes públicos están sometidos a la Ley de Contratos y entonces, cuando al Gobierno le toca aprobar determinadas cuestiones, tiene que tener las plenas garantías de que todo está correcto y en la más absoluta transparencia. Y eso es lo que hemos pedido que se haga", ha concluido la vicepresidenta.



El apogeo de la misión Rosetta

EL 12 de noviembre de 2014, a las 08:35 GMT/09:35 CET, la pequeña sonda Philae se soltará de Rosetta desde una distancia de 225 Km desde el centro del cometa 67P/Churyumov-Gerasimenko. Aterrizará unas siete horas más tarde. Se espera que la confirmación del aterrizaje llegue a la Tierra a alrededor de las 16:00 GMT/17:00 CET.

Una vez liberada del módulo orbital de Rosetta la pequeña sonda Philae, un cubo de alrededor de un metro de lado y 100 kg de peso, se posará sobre la superficie del cometa 67P tras siete horas de caída libre; dada la escasísima gravedad del cometa, Philae pesará a su llegada solo 10 gramos.

Las cámaras estarán entre los instrumentos con más trabajo durante la separación y el descenso hacia la superficie: Rosetta -el módulo orbital- y Philae se sacarán fotos mutuas de despedida. También harán mediciones, entre otros instrumentos, los magnetómetros determinarán el campo magnético y sus variaciones; y el Consert, que medirá la gravedad durante el descenso y servirá para determinar la posición de Philae.

Una vez en la superficie Philae empezará enseguida a tomar datos. Analizará por ejemplo el posible material que se haya desprendido de la superficie tras el aterrizaje. Y Consert analizará la estructura interna del cometa mediante ondas de radiofrecuencia largas enviadas a través del cometa hacia el orbitador, que para entonces estará en las antípodas del lugar de aterrizaje.

La nave Rosetta, de la ESA, llegó al cometa 67P/Churyumov-Gerasimenko el pasado 6 de agosto, tras un viaje de diez años a través del Sistema Solar. El lugar de aterrizaje, apodado J, y situado en el menor de los dos lóbulos del cometa, fue seleccionado solo tres semanas después de la llegada de Rosetta al cometa.

En las operaciones de aterrizaje hay implicados tres centros de control: el Centro de Operaciones de la Misión de Rosetta, en el Centro Europeo de Operaciones Espaciales (ESOC), y el Centro de Control del Módulo de Aterrizaje, en el DLR, ambos en Alemania; y el Centro de Operaciones Científicas y de Navegación del Módulo de Aterrizaje del CNES, en Francia. Las actividades en cada centro de control estarán estrechamente vinculadas y se recogerán en un programa de televisión emitido desde ESOC, en inglés, con entradas en directo desde los tres centros de control.

En el ESAC

El 'corazón' de la misión palpita en **Madrid**

MADRID, y más concretamente el Centro Europeo de Astronomía Espacial (ESAC), de la Agencia Espacial Europea (ESA), en Villanueva de la Cañada, Madrid, es la sede del Centro de Operaciones Científicas de esta misión pionera, que se convirtió en el pasado agosto en la primera de la historia en colocarse en órbita de un cometa con el objetivo de estudiarlo mientras viaja hacia el sol.

Integran el Grupo de Trabajo de Ciencia (SWT), además de los responsables de la misión por parte de la ESA, los Investigadores Principales; los responsables de los 11 instrumentos científicos a bordo de la nave y del módulo de aterrizaje Philae; y otros expertos en ciencia cometaria.

Un total de 25 científicos e ingenieros que integran el equipo de Rosetta en el ESAC madrileño están viviendo unos días apasionantes en vísperas del aterrizaje del módulo Philae en el cometa 67P. Ellos son el corazón de la misión Rosetta.

Todos los datos de Rosetta, y los que se sigan obteniendo a medida que avanza la misión, llegarán a ESAC para su procesado y 'control de calidad' por parte del equipo de Rosetta en ESAC. También será en ESAC donde se archiven, y queden así a disposición de los científicos de todo el mundo.

Con la misión Rosetta se ha logrado lo que nunca se había conseguido antes: poner una nave en órbita de un cometa y estudiarlo a pocos kilómetros de su superficie. Pero Rosetta es una misión ambiciosa y va a por el más difícil todavía: el primer intento de aterrizaje en un cometa. El ambiente en el centro aeroespacial madrileño donde se planifican las observaciones científicas de Rosetta, es emocionante.

La misión Rosetta "ya es un éxito y un hito" en la historia de la exploración espacial, dice Laurence O'Rourke, coordinador de Operaciones Científicas de Rosetta, en ESAC. Pero esta afirmación no quiere decir que la parte emocionante de Rosetta haya terminado; todo lo contrario.

La labor principal de los científicos e ingenieros de ESAC, ha exlicado O'Rourke, es planificar las observaciones con los 11 instrumentos a bordo del orbitador. Además deben coordinarse estas observaciones con las que realicen los instrumentos a bordo de Philae, labor que se realiza desde ESAC.

"El ritmo de trabajo es intenso", afirma Miguel Pérez Ayúcar, responsable de las observaciones científicas. Una vesz a la semana hay reuniones con los equipos de todos los instrumentos situados en centros de investigación en Europa y Estados Unidos, pero las conversaciones son constantes. Los comandos para los instrumentos se suben a la nave dos veces por semana.

La Contribución española

España -desde el IAA-CSIC y el INTA- ha contribuido al desarrollo tecnológico de dos instrumentos de la misión Rosetta: las cámaras Osiris y el detector de polvo Giada. Actualmente los investigadores P.J. Gutiérrez, L.M. Lara, J.J. López-Moreno, F. Moreno, J. Rodríguez del IAA (CSIC) y R. Rodrigo del CAB (INTA-CSIC) realizan la explotación científica de los datos de dichos instrumentos.

La compañía española Thales Alenia Space España participa de manera muy destacada, mediante el desarrollo y suministro para la plataforma y la carga útil del satélite de distintas unidades de tratamiento de datos, electrónica de control de mecanismos y equipos de radiofrecuencia

Conocer cómo se formó el Sistema Solar sigue siendo una de las grandes preguntas que esperan respuesta de la comunidad científica. Para encontrarlas es necesario viajar atrás en el tiempo y eso sólo es posible mediante la investigación remota e in-situ de los cuerpos menos procesados del Sistema Solar, los cometas entre ellos.

La nave Rosetta se lanzó al espacio en marzo del 2004 y lleva un módulo orbitador con 11 instrumentos que comenzaron a "espiar" al cometa en junio del 2014 y un módulo de aterrizaje Philae con, a su vez, 9 instrumentos más. La sonda entró en órbita a principios del mes de agosto, tras más de diez años de viaje en los que atravesó casi 6.400 millones de kilómetros a través del Sistema Solar.

El Gobierno amplía en 344 millones su contribución a la ESA



EL Consejo de Ministros celebrado el pasado 24 de octubre autorizó al Ministerio de Industria, Energía y Turismo a modificar el plan de contribuciones a la Agencia Espacial Europea (ESA) para el periodo 2014-2022. La modificación supone incrementar la contribución española para dicho periodo en 344,5 millones de euros, de modo que el total asciende a 1.368,5 millones de euros.

El actual Plan de contribuciones fue aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros del 4 de octubre de 2013, en el marco del Consejo Ministerial de la ESA de noviembre de 2012.

El próximo 2 de diciembre se celebrará un nuevo Consejo Ministerial de la Agencia Espacial Europea en Luxemburgo, en el que la posición de España será esencial y estratégica para nuestro sector industrial espacial. En este Consejo los Estados miembros aprobarán los fondos necesarios para desarrollar nuevos lanzadores y mantener en funcionamiento la Estación Espacial Internacional hasta 2017.

Una vez estimadas las oportunidades industriales identificadas, se considera necesario que en el Consejo Ministerial de Luxemburgo España suscriba un compromiso adicional en programas optativos por importe de 343,5 millones de euros, así como la financiación de un Centro Incubador de Empresas en Madrid (ESA BIC Madrid) que supone una contribución adicional de un millón de euros repartido entre los ejercicios 2014 y 2015, lo que asciende a un total de 344,5 millones de euros.

Los retornos industriales para España de las aportaciones a la Agencia Espacial Europa son superiores al 100%, con 1.414 millones de euros en contratos para empresas españolas desde el año 2000. Además, el sector es de los más dinámicos y de mayor contenido tecnológico y empleo cualificado.

El plan ahora modificado cubrirá la participación de España en las actividades obligatorias y asociadas.